



**You have downloaded a document from
RE-BUS
repository of the University of Silesia in Katowice**

Title: Stefan Grabiński i kolej : szkic z pogranicza literaturoznawstwa i kolejnictwa

Author: Michał Nikodem

Citation style: Nikodem Michał. (2017). Stefan Grabiński i kolej : szkic z pogranicza literaturoznawstwa i kolejnictwa. W: K. Gadomska, A. Loska, A. Swoboda, A. Kisiel, K. Kocur, B. Malska (red.), "Poe, Grabiński, Ray, Lovecraft : visions, correspondences, transitions" (S. 203-216). Katowice : Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych Polska - Licencja ta zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersytet ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

Michał Nikodem

Uniwersytet Śląski w Katowicach

Stefan Grabiński i kolej – szkic z pogranicza literaturoznawstwa i kolejnictwa

ABSTRACT: In my paper, I investigate Stefan Grabiński's fascination on a railway. I analyse biographical materials, stories of his friends and writer's own words to restore, in chronological order, his contacts with the railway. I use historical materials to supplement my research with concrete information about railway stations, trains and railway lines that were used by Grabiński. This historical reconstruction opens new perspective on the genesis of tome *The Motion Demon* and brings new interpretational opportunities. I also point out these fields of Grabiński biography which need to be precisely investigated in further historical researches.

KEY WORDS: Stefan Grabiński, *The Motion Demon*, railway, literature, Galicia

Stefan Grabiński urodził się 26 lutego 1887 roku w Kamionce Strumiłowej, jako syn Dionizego i Eugenii z Czupków (*Polski słownik biograficzny*, 1959–1960: 470). W tym czasie na ziemiach polskich zaboru austriackiego, znanych pod nazwą Galicja i Lodomeria, istniały już główne połączenia kolejowe, zrealizowane w myśl koncepcji kolei równoleżnikowych, połączonych południkowymi łącznicami: Kolej Galicyjska im. Karola Ludwika, łącząca Kraków, przez Dębicę, Rzeszów, Przeworsk i Przemyśl, ze Lwowem, i dalej Lwów przez Zło-

czów i Tarnopol z Podwołoczyskami (ostatni odcinek z Tarnopola do Podwołoczysk ukończono w roku 1871) (Szuro 1997: 54) oraz Galicyjska Kolej Transwersalna, łącząca (Czadce), Zwardoń, Żywiec, Suchą Beskidzką, Chabówkę, Nowy Sącz, Stróże, Nowy Zagórz, Chyrow i dalej, Stryj, Stanisławów, Chryplin z Husiatynem (całość linii była gotowa do użytku w roku 1884) (Stankiewicz, Wieczorek 2009: 10). Takie rozwiązanie umożliwiało wydajne połączenie najważniejszych miast Galicji, przy ułożeniu jak najmniejszej ilości torów. O trwałości tego założenia rozplanowania sieci kolejowej można się przekonać, spoglądając na współczesne mapy województw: małopolskiego i podkarpackiego. Co więcej, spojrzawszy na mapy, można przekonać się, że zasadniczą dominantą tych sieci jest linia prosta, dostosowana do środowisk geograficznych.

Przewagę linii prostej w rozmieszczeniu kolei galicyjskich rozpoznał Stefan Grabiński, który w swych *Utworach poetyckich* zamieścił rozważania poświęcone *Etyce linii*: „Najetyczniejszą linią – zda się – linia prosta, bo dąży w nieskończoność. Najmniej moralną: kolista – bo wciąż do siebie wraca” (Grabiński 2010: 328). Traktując ten zbiór myśli jako istotną inspirację, warto zwrócić uwagę na fragment jednej z nich, zatytułowanej *Węzły czasu*: „Przeszłość i przyszłość – pęk promieni rozbiegłych na wsze bytu strony; teraźniejszość – punkt ich przecięcia” (Grabiński 2010: 328). Należy kierować się promieniem biegnącym wstecz, po części wypełniając wezwanie pisarza, zawarte w jego autobiograficznych *Wyznaniach*, napisanych na dziesięć lat przed śmiercią, wezwanie, którego sam nie zdążył zrealizować: „*Demon ruchu* wymaga osobnego studium” (Grabiński 2012: 150). Spróbujmy więc przeanalizować fascynację Stefana Grabińskiego koleją, opierając się na materiałach biograficznych, jego własnych wypowiedziach oraz wspomnieniach jego przyjaciół.

Trudno powiedzieć, gdzie przyszły pisarz, autor horrorów kolejowych z tomu *Demon ruchu*, po raz pierwszy miał styczność z koleją. Na pewno nie miało to miejsca w Kamionce Strumiłowej, bowiem do miejsca urodzenia Grabińskiego kolej dotarła dopiero 18 października 1910 roku, w postaci lokalnej linii łączącej Lwów ze Stojanowem (Szuro 1997: 225). Pisarz miał wówczas dwadzieścia trzy lata, we Lwowie kończył studia z filologii klasycznej i polskiej oraz rozpoczynał swoją karierę nauczyciela gimnazjalnego (Hutniakiewicz 1959, 70). Jednak z pewnością Grabiński korzystał z pociąg-



gów w trakcie swojej edukacji gimnazjalnej, kiedy to uczęszczał do gimnazjum w Samborze. Jak relacjonował kolega pisarza ze szkolnej ławy Roman Pollak:

Zanim jeszcze Grabiński zamieszkał przy ulicy Lwowskiej wraz z babcią i siostrą, wyprawiał się przy każdej sposobności do rodziców w Łące. Aby tam się dostać, trzeba było jechać koleją z Sambora w stronę Drohobycza przez stację Dublany do przystanku w Dorożowie, skąd końmi blisko już było do Łąki. Ja zaś jeździłem do domu rodziców w Dublanach. Spotykaliśmy się wtedy z Grabińskim na dworcu w Samborze. W porze zimowej pociąg z Przemyśla często się spóźniał i trzeba było chronić się przed zimnem w poczekalni. Do tego właśnie wieczornego pociągu zawsze wychodził obłąkany samotnik, oczekujący daremnie swej narzeczonej. Spoglądaliśmy z lękiem na jego mroczną postać skuloną w kącie poczekalni.

Pollak 1969: 224–225

Przyjrzymy się bliżej tej relacji, rozwijając istotne jej wątki. Stefan jeździł do Łąki, gdyż jego ojciec Dionizy Grabiński był tam naczelnikiem sądu (Hutnikiewicz 1969: 228). Opisany przez Pollaka pociąg, kursujący z Przemyśla przez Sambor do Drohobycza (i dalej do Stryja), poruszał się po dwóch istotnych szlakach kolejowych: na odcinku Przemyśl – Chyrów była to część Pierwszej Węgiersko-Galicyskiej Kolei Żelaznej, natomiast trasa Chyrów – Sambor – Drohobycz – Stryj należała pierwotnie do Dniestrzańskiej Kolei Żelaznej (Szuro 1997: 75, 83).

Pierwsza z wymienionych linii miała dla Monarchii Austro-Węgierskiej istotne znaczenie transportowe i militarne, gdyż łączyła twierdzę Przemyśl z Węgrami. Istotny tutaj odcinek Przemyśl – Chyrów, liczący trzydzieści trzy kilometry, otwarto 13 maja 1872 roku; pod koniec roku gotowy był cały odcinek galicyjski, liczący sto czterdzieści pięć kilometrów, od Przemyśla do Łupkowa (Szuro 1997: 76). Linia ta została przejęta przez Austriackie Koleje Państwowe 2 sierpnia 1892 roku (Szuro 1997: 75).

O wiele istotniejsza dla tych rozważań jest jednak Dniestrzańska Kolej Żelazna, jako że to właśnie na tej linii położony jest opisywany przez Romana Pollaka odcinek Sambor – Dublany – Dorożów, pokonywany przez niego wraz ze Stefanem Grabińskim podczas



wspólnych powrotów z gimnazjum. Genezę tej linii najlepiej oddają słowa współczesnych monografistów:

Kolej Dniestrzańska powstała w ramach wypracowanej po 1866 r. przez austriackie sfery rządzące koncepcji budowy linii kolejowej o znaczeniu strategicznym, przebiegającej po północnej stronie Karpat z zachodu na wschód (tzw. kolei transwersalnej).

Stankiewicz, Wieczorek 2009: 347

Linia ta od roku 1884 do okresu działań wojennych w roku 1914 była eksploatowana przez C.K. Austro-Węgierskie Koleje Państwowe (Stankiewicz, Wieczorek 2009: 351). Do tych kolei należał pociąg, którym przed wiosną 1898 roku Stefan wraz z Romanem wracali do domów (Pollak 1969: 224).

Sambor pod koniec XIX wieku był galicyjskim miastem powiatowym, w którym znajdowały się między innymi ratusz, sąd powiatowy, gimnazjum, urząd pocztowy i telegraficzny, kasa oszczędności, cukiernie i kawiarnia (*Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich* 1880–1914: 227–246). Roman Pollak i Stefan Grabiński uczęszczali do miejscowego C.K. Gimnazjum Arcyksiężniczki Elżbiety (*Sprawozdanie Dyrekcji C.K. Gimnazjum Arcyksiężniczki Elżbiety w Samborze za rok szkolny 1898*). Rozpoczęli naukę w roku szkolnym 1897/1898 i znaleźli się wśród czterdziestu siedmiu uczniów w klasie IB (*Sprawozdanie Dyrekcji C.K. Gimnazjum Arcyksiężniczki Elżbiety w Samborze za rok szkolny 1898*, 29). Przyjaciele ze szkolnej ławy (Pollak 1969: 223) zakończyli pierwszy rok swojej nauki w gimnazjum, uzyskując na koniec pierwszej klasy „stopień pierwszy z odznaczeniem” (*Sprawozdanie Dyrekcji C.K. Gimnazjum Arcyksiężniczki Elżbiety w Samborze za rok szkolny 1898*, 29). Przygoda przyszłego pisarza z samborskim gimnazjum skończyła się po pierwszym roku, a rok szkolny 1898/1899 ukończył już w V Gimnazjum Państwowym we Lwowie, które ukończył w roku 1905, uzyskując świadectwo dojrzałości (Hutnikiewicz 1959: 63). Przyjmując, że rok szkolny 1897/1898 rozpoczynał się 3 września 1897 roku (*Sprawozdanie Dyrekcji C.K. Gimnazjum Arcyksiężniczki Elżbiety w Samborze za rok szkolny 1898*, 3) i to, że Stefan Grabiński zamieszkał z babcią i siostrą przy ulicy Lwowskiej w Samborze wiosną 1898 roku (Pollak 1969: 224), można przypuszczać, że powroty do



rodziców w Łące, w towarzystwie Romana Pollaka, pociągiem C.K. Austro-Węgierskich Kolei Państwowych z Przemyśla, miał miejsce właśnie w tym okresie (wrzesień 1897 – marzec? 1898).

Możliwe jest więc ustalenie, którym pociągiem poruszali się powracający z gimnazjum uczniowie. Rozkład kolei z roku 1897 notuje trzy pociągi osobowe, jadące bezpośrednio z Przemyśla do Chyrowa i Stryja: jeden o godzinie 1:34 w nocy, drugi o 7:47, trzeci o 16:17 (*Kuryer Przemyski* 1897: 3). Mając na uwadze, że pociąg przyjeżdżał do Sambora wieczorem, można przyjąć, że Stefan Grabiński z Romanem Pollakiem podróżowali ostatnim z wyżej wymienionych – pociągiem osobowym o numerze 2018 odchodzącym ze stacji Przemyśl o godzinie 16:17 (*Kuryer Przemyski* 1897: 3). Co więcej, aż do wiosny (prawdopodobnie marca) 1898 roku, kiedy to przyszły pisarz zamieszkał wraz z częścią rodziny w Samborze, rozkład ten nie zmienił się (*Słowo wolne* 1898: 3).

Oddać teraz należy ponownie głos Romanowi Pollakowi, kontynuując jego przytoczoną wcześniej relację:

Z Sambora do Dublan było około 16 km. Pociąg wspinał się z trudem po zboczu rozległego wzgórza, wśród szeroko rozsiadłej wsi szlacheckiej, zwanej Kulczyce, a potem pędził w dolinę przez pustkowia coraz szybciej, jak opętany z rzadka tylko używając hamulców. Wagon przechylał się gwałtownie na boki jakby lada chwila miał wyskoczyć z szyn, zgrzytały bufory, złowrogo szczękały sprzęgła.

Pollak 1969: 225

Spójrzmy szczegółowo na opisaną wyżej trasę, jaką często pokonywali Grabiński z Pollakiem. Przygodę swoją rozpoczynali od poczekalni na stacji Sambor, otwartej w roku 1872 wraz z całą linią Kolei Dniestrzańskiej (Stankiewicz, Wieczorek 2009: 348). Chwilę po wyruszeniu z tej stacji pociąg przejeżdżał przez potężny most na Dniestrze – czteroprzęsłowy (rozpiętość jednego przęsła wynosiła czterdzieści trzy metry), kratownicowy, z pasami równoległymi i jezdnią dołem, który był wówczas największą budowlą inżynierską na całej, liczącej sto kilometrów (od Chyrowa do Stryja) Kolei Dniestrzańskiej (Stankiewicz, Wieczorek 2009: 348). Podczas tego przejazdu podróżujący mogli podziwiać nie tylko ludzką biegłość techniczną, ale także



początkowy odcinek jednej z najdłuższych rzek w Europie. Osiem kilometrów później pociąg mijał wieś Kulczyce, w której po roku 1900 ustanowiono przystanek osobowy (Stankiewicz, Wieczorek 2009: 348); linia wznosiła się coraz wyżej i niedaleko wspomnianej osady mijała dział wodny między Dniestrem a Bystrycą, następnie schodziła w dół (Stankiewicz, Wieczorek 2009: 348). Ta urozmaicona rzeźba terenu i konieczność przebycia różnic wysokości powodowała wyraźne zmiany w zachowaniu się pociągu, zwalnianie i przyspieszanie, podkreślała odgłosy pracy lokomotywy i dźwięki hamowania, co wyraźnie zaznaczyło się w pamięci podróżników. Kawałek dalej, siedem kilometrów od Kulczyc, a piętnaście od Sambora¹ znajdowała się stacja Dublany (Dublany Kranzberg od 1872 do 1918 roku), oddana do użytku już w roku 1872 (Stankiewicz, Wieczorek 2009: 348). Było to miejsce, w którym Roman Pollak wysiadał, zostawiając swojego przyjaciela w pociągu (Pollak 1969: 225). Stefan Grabiński podróżował już dalej sam; czekało go osiem kilometrów jazdy, podczas której linia przecinała rzekę Bystrycę oraz znów, choć tym razem łagodniej, wносиła się (Stankiewicz, Wieczorek 2009: 348). Ostatecznie po pokonaniu dwudziestu trzech kilometrów od Sambora młody Stefan Grabiński wysiadał na przystanku Dorożów², gdzie prawdopodobnie czekał już na niego powóz, bowiem od Łąki dzieliło go jeszcze około pięciu kilometrów.

Zamykając swoją opowieść o wspólnej podróży z Grabińskim, Roman Pollak opisuje konkretny powrót, który szczegółowo zapamiętał:

Pamiętam jedną taką jazdę z Grabińskim późnym zimowym wieczorem. Prócz nas dwóch prawie nikogo nie było w całym wago-

¹ Pozostaje w tym miejscu złożyć hołd wiernej pamięci profesora Romana Pollaka, który wspominał o około szesnastu kilometrach dzielących Sambor od Dublan.

² Warto tu zaznaczyć, że autorzy monografii *Galicyjska Kolej Transwersalna* podkreślają, że przystanek ten powstał około (lub po) roku 1900, podobnie jak wyżej wymieniony – Kulczyce. W przypadku obu tych stacji zawieram pamięci Romana Pollaka, z której wynikałoby, że pod koniec roku 1897 i na początku 1898 istniał już przystanek Dorożów, natomiast jeszcze nie Kulczyce. Rzecz ta wymaga rozstrzygnięcia i szczegółowego odwołania do materiałów źródłowych.



nie. Na korytarzu pojawił się konduktor z latarką i z trudem posuwał się naprzód, odbijając się o ściany w tym pędzie. Za oknami migotały iskry na tle nocy i huczała zawiewa. Pociąg pędził jak na zatracenie. Cierpła na mnie skóra, słowa zamierały na ustach, ale zarazem urzekała groza takiej jazdy. Wysiadałem w Dublinach. Grabiński miał jeszcze dalej jechać sam w przedziale.

Pollak 1969: 225

Analiza wspomnień Romana Pollaka, dotyczących wspólnej podróży z Grabińskim, wskazuje więc na kilka ważnych wątków, które w istotny sposób przybliżają nam rzeczywistą kolejową przestrzeń, jakiej doświadczał Grabiński, być może pomagając także, choć częściowo, zrozumieć korzenie jego późniejszej twórczości.

Te podróże Stefana Grabińskiego z Romanem Pollakiem należy traktować jako początek wielkiej przygody przyszłego pisarza z koleją, której kolejny aspekt wskazuje tenże sam przyjaciel ze szkolnej ławy w swych wspomnieniach, dotyczących wspólnych zabaw (mających miejsce w okresie od wiosny 1898 do roku 1899, kiedy to Grabiński mieszkał wraz z babcią i siostrą w Samborze przy ulicy Lwowskiej):

Ale szczytem odwiedzin u Grabińskiego była zabawa jego wspólniałą koleją w miniaturze. Można ją było rozbudować na całe dwa pokoje, przeprowadzić szyny pod fortepianem, pod stołami, rozstawiać zwrotnice, semafony, mosty, wiadukty, tunele. Każdy z nas prowadził pociąg z jednej stacji końcowej omijając ostrożnie napotymane przeszkody. Grabiński był niewyczerpany w wyszukiwaniu wciąż innych wariantów tej zabawy. Trzeba było dobrać pociąg prowadzić, zawczasu zwrotnice nastawiać, baczyć na znaki semaforowe, aby uniknąć katastrofy i do wyznaczonego celu dojechać. Przy tym wszystkim Stefan był w siódmym niebie, a nam trudno było oderwać się od tej uciechy.

Pollak 1969: 224

Zabawa dziecięcą kolejką stanowi następny istotny element fascynacji Stefana Grabińskiego koleją. W młodym wieku Stefan Grabiński obcował z koleją w skali makro, podróżując kolejami C.K. Austro-Węgierskich Kolei Państwowych po trasie Kolei Dniestrzańskiej oraz w skali mikro, niejako odtwarzając pewne sytuacje



i przeżycia we własnym pokoju. Relacja Romana Pollaka dotycząca młodości jego przyjaciela w tym miejscu się kończy, jednak jest to dopiero początek zainteresowania Stefana Grabińskiego koleją.

Po ukończeniu nauki w gimnazjum Grabiński zapisał się na studia w zakresie filologii klasycznej i polskiej na Uniwersytecie Lwowskim, z których uzyskał absolutorium w roku 1910. Wtedy też rozpoczął swoją karierę nauczyciela gimnazjalnego w filii C.K. IV Gimnazjum przy ulicy Chocimskiej we Lwowie, w którym uczył aż do roku 1917 (Hutnikiewicz 1959: 70). W tym samym roku wziął ślub i wraz z żoną przeprowadził się do Przemyśla, gdzie objął posadę polonisty w I Gimnazjum Męskim przy ulicy Słowackiego (Hutnikiewicz 1959: 73). Pomimo życiowych doświadczeń oraz dojrzałego wieku, fascynacja Grabińskiego koleją trwała nadal, co podkreślał jego monografista Artur Hutnikiewicz:

W latach 1917–1919 funkcjonariusze kolei i podróżni, oczekujący na swój pociąg na dworcu głównym w Przemyślu, zwrócili może nieraz uwagę na szczupłego i wytwornego pana w średnim wieku, którego zachowanie się odbiegało wyraźnie od gorączkowego pośpiechu podróżujących tłumów. Pan ów siadał sobie spokojnie na jakiejś ustronnej ławce peronu i przez długie godziny śledził w skupionym zamyśleniu ruch pociągów i pasażerów, niezmordowaną pracę kolejarzy, nasyczał się jak gdyby swoistą atmosferą i aurą kolejowego *milieu*. Wtajemniczeni pracownicy kolei wiedzieli o nim coś więcej. Oto na mocy specjalnego przywileju i pozwolenia jednego z inżynierów przemyskiego węzła kolejowego wolno mu było zapuszczać się niekiedy w płataninę szyn, torów i zwrotnic, w te niedostępne dla zwyczajnych użytkowników kolei obszary zmechanizowanego królestwa ruchu, obserwować bezpośrednio i z bliska jego wewnętrzne zamknięte życie i pracę. Ale na tych przedziwnych seansach stacyjnych i penetracjach terenu zwykle wszystko się kończyło.

Hutnikiewicz 1969: 227

Obserwując z bliska ową pracę ruchu na przemyskim dworcu, Stefan Grabiński przygotowywał się, zbierając materiał, do swojej prawdopodobnie najważniejszej książki – *Demonia ruchu* – zbioru opowiadań, horrorów kolejowych, wydanych w roku 1919. Co ważne, pisarz dokonywał tych obserwacji na dworcu w Przemy-



ślu, zbudowanym w ramach realizacji linii kolejowej na odcinku Przeworsk – Przemyśl należącej do C.K. Kolei Galicyjskiej Karola Ludwika i otwartej 15 listopada 1860 roku, przejętej później (1 stycznia 1892) przez Austriackie Koleje Państwowe (Szuro 1997: 54), a po I wojnie światowej, od 1918 roku przez nowo powstałe Polskie Koleje Państwowe (*Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych. 1918–1928*). Pierwszy dworzec przemyski został zaprojektowany przez nieznanego dziś architekta jako dworzec przelotowy, dzięki czemu można było uzyskać wysoką wydajność, przy oszczędności miejsca (Rymar 2009: 148) i był dworcem typowym dla ówczesnego budownictwa kolejowego w Austro-Węgrzech (Rymar 2009: 150). Budowla ta charakteryzowała się oszczędną dekoracją, istotniejsza bowiem od dekoracyjności była jego funkcjonalność (Rymar 2009: 152). Wobec wzrastającej liczby ludności i konieczności jej obsługi pierwotny dworzec okazał się niewystarczający, dlatego w 1895 roku dokonano jego przebudowy, nadano mu formę neobarokowego pałacu, w którym istotne były dekoracje, zarówno wewnętrzne, jak i zewnętrzne (Rymar 2009: 153–154). Autorka współczesnej monografii dworców Kolei Karola Ludwika Marta Rymar stwierdza, że nowy dworzec przemyski nie odbiegał rozwiązaniami od ówczesnych budynków tego typu w Europie i odnajduje podobieństwo między nim a dworcami w Hanowerze czy w Paryżu (na przykład Gare du Nord, Gare de l'Est) (Rymar 2009: 153–155). Jeżeli chodzi o wystrój wewnętrzny, to do dziś przetrwała część sztukaterii oraz stolarka sprowadzona z Wiednia (Rymar 2009: 153–155). Hol główny ozdobiony był alegoriami odnoszącymi się do różnych dziedzin przemysłu, transportu, techniki oraz nauki (Rymar 2009: 170) oraz herbami miast: Przemyśla, Lwowa i Krakowa oraz herbem szlacheckim Pilawa (Rymar 2009: 173). Wszystkie te szczegóły pozwalają stwierdzić, że dworzec przemyski był obiektem o bogatym wnętrzu, które ukazywało ówczesnym podróżnym siłę kolei, jej zdolność do łączenia dotychczas odległych miast oraz transportu ludzi i towarów z względnie dużą szybkością i w krótkim czasie.

Stefan Grabiński przebywając na dworcu w Przemyśle nie tylko śledził ruch pociągów i pracę kolejarzy w tym istotnym węźle kolejowym, ale także obcował z wyobrażeniami o kolei i jej ambicjami zawartymi w elementach dekoracyjnych owego dworca, niosących jasne przesłanie o tym, że kolej jest istotą nowoczesności z jej upo-



rządkowaniem, szybkością oraz zacieraniem dotychczasowych tradycyjnych granic. Obserwacje te przetworzył pisarz przez swoją wrażliwość oraz zasady gatunkowe opowiadania fantastycznego, opowiadania grozy, tworząc utwory, które weszły potem w skład tomu *Demon ruchu*. Pokazał inną, drugą stronę postępu budowanego przecież codziennym wysiłkiem zwykłych ludzi, którzy często realizują nie zamierzenia twórców kolei i właścicieli przedsiębiorstw, ale własne, często aberracyjne, idee. Przykładem może być tu tytułowy Maszynista Grot, dla którego istotą kolei jest ciągły ruch, bez zatrzymywania się na stacjach, co jest przecież ważne dla transportu pasażerów i towarów. Opowiadania Grabińskiego analizowane w tym kontekście mogą pokazywać, jak ludzki rozum, niekiedy błędnie, rozumie wzniosłe idee, w tym przypadku postępu i szybkości, prowadząc do zablokowania płynnego mechanizmu ruchu towaru i pieniądza. Tak rozumiany *Demon ruchu* pokazywałby, jaką cenę trzeba płacić za postęp oraz narzucanie ludziom i przestrzeni własnego porządku, niezgodnego z dotychczasowymi sposobami organizacji czasu i pracy. Owe widma, pojawiające się czasem we własnej osobie na kartach opowiadań (takie jak na przykład Smoluch), byłyby więc mrocznymi braćmi i siostrami świetlistych alegorii różnych postaci postępu, transportu i przemysłu z przemyskiego dworca. Grabiński wskazywałby tu na to, że to, co często towarzyszyło ówczesnej pracy na kolei, pomimo jej wysokiego prestiżu społecznego i wzniosłych haseł, to codzienny trud pośród zwrotnic, smarów, palenisk, który jest zajęciem wymagającym siły, często brudnym i szczególnie na niższych stopniach kolejowej hierarchii, przynoszącym więcej mrocznych myśli niż wzniosłych haseł. Trud pracy podważa cały porządek kolei, udzielając się także maszynistom i konduktorom. Autor *Demonu ruchu* nie zapominał więc o podstawach, na jakich wspiera się cały gmach kolei – codziennej pracy kolejarzy, którzy najczęściej rozwiązują problemy pasażerów bez biletów lub braku wolnych torów dla nadjeżdżających pociągów, dla których postęp jest raczej abstrakcyjną ideą, niewystarczającą często do uzasadnienia ich wysiłków. Ta materialność pracy, z którą Grabiński zapoznawał się krążąc pomiędzy przemyskimi torami, była ważnym elementem jego twórczości i prawdopodobnie jedną z podstaw jej oryginalności.

To istotne w przypadku opowiadań kolejowych, jako że nałożyła się w nich zdolność pisarza do introspekcji wraz ze zdolnością do



ścisłej obserwacji oraz rozwijania w fantastyczne fabuły kombinacji szczegółów, zdarzeń i ludzi, o czym Stefan Grabiński sam mówił w artykule *Z mojej pracowni*:

Tu podnieta przyszła wyjątkowo z zewnątrz, z opowieści kolegi lat szkolnych, Zygmunta Artura Augustyna. [...] Jako urzędnik kolejowy ma niejednokrotnie sposobność obserwowania ciekawych typów wśród swoich towarzyszy zawodu, którzy przesuwają się jak w kalejdoskopie na dworcu, w magazynach, na przestrzemi. Pewnego sierpniowego wieczora opowiedział mi pewne zdarzenie, którego był naocznym świadkiem, jako kierownik ruchu na małej, galicyjskiej stacji.

Grabiński 2011: 45

W dalszej części artykułu pisarz przytacza opowieść swojego kolegi kolejarza o maszyniście, który kilkakrotnie zatrzymał pociąg daleko za stacją, co spowodowało usunięcie go z zawodu (Grabiński 2011: 45). Następnie pokazuje wykorzystanie tej historii i swoją pracę nad postacią Grota, nad jego motywami i postawą:

Środowisko kolejowe, któremu zawdzięczałem temat, zaczęło domagać się swych praw. Wyczułem wpływ środowiska, w którym zwały się losy mojego bohatera.

Grabiński 2011: 49

To „środowisko kolejowe, które zaczęło domagać się swoich praw” zaważyło nie tylko na konstrukcji postaci Grota, ale także określiło przestrzeń, w jakiej odbywała się cała akcja, przynosząc ze sobą konieczność zapoznania się ze szczegółami technicznymi obsługi lokomotywy i pracy maszynisty:

Postanowiłem mieć raz jeszcze wywiad u kolegi kolejarza i zapytać o szczegóły przesłuchania. Szczęście mi sprzyjało w parę dni potem spotkałem go w tramwaju [...]. Dossier do historii o Grocie zdobyłem w ciągu paru minut jazdy. Z kolei zwróciłem się po poradę fachową do mego szwagra, Wiktora Sankowskiego, technika z zawodu. Narysował mi dokładny model maszyny i wyjaśnił funkcjonowanie jej części składowych. Wchłaniałem uważnie wykład, przyswajając sobie na miejscu wyrażenia techniczne. Wreszcie kazałem się zaprowadzić znajomemu kolejarzowi w labirynt



szyn i zwrotnic dla wywołania potrzebnego nastroju. Zdobywszy w ten sposób tworzywo i nieodzowny materiał, przystąpiłem do pisania utworu.

Grabiński 2011: 51

Właśnie te wymienione przez autora elementy, takie jak zaskakujący pomysł, przyswojenie pojęć technicznych, obserwacja codziennej pracy kolejarzy oraz atmosfery panującej na dworcu i wśród torów, znajomość zasad gatunku i własna wrażliwość, pozwoliły Stefanowi Grabińskiemu na stworzenie opowiadań z tomu *Demon ruchu*, będących ważną częścią jego pisarskiego dorobku.

Artur Hutnikiewicz w swojej monografii podkreślał istotne znaczenie wyrazów z kolejarskiego, fachowego słownictwa (takich jak relsy, kontrapara, tender czy stawidła) dla budowania wyjątkowości opowiadań pisarza:

Wtargnęło bowiem z tą kategorią wyrazów coś z istotnej, realnej atmosfery kolejowego życia, z jego klimatu, z jego swoistego piękna, które zawarte jest niewątpliwie w tym niezmordowanym dynamizmie, ruchu i pędzie, i coś z sennej „nudy dworców, rozziwanej czekaniem, zszarzałej monotonią powtórzeń”. Bez tych wyrazów, zaczerpniętych wprost z żywej mowy kolejarskiego środowiska, obraz nie miałby w sobie ani owej urzekającej siły realizmu, ani fascynującego czaru poezji dnia codziennego, powszedniej ludzkiej pracy.

Hutnikiewicz 1959: 440

Istotny jest także sam stosunek Stefana Grabińskiego do kolei, któremu dał wyraz w zakończeniu swojego artykułu:

Chyba nadmienię jeszcze, że kolej lubię bardzo i jeżdżę z upodobaniem; swego czasu nosiłem się nawet z zamiarem wstąpienia w jej służbę. Była dla mnie zawsze symbolem życia i jego ogniste pulsujących tętn – symbolem demonizmu ruchu, przepotężnej siły, znikąd rodem, co pędzi światy przez międzyplanetarne przestworza w kręgach wirów bez początku i końca – symbolem nikłym wprawdzie i miniaturowym w stosunku do pierwowzoru, lecz nie mniej droгим, bo swoim, bo ludzkim, bo ziemskim. *Maszynista Grot* uświadomił mi go w pełni i zachęcił do stworzenia cyklu pt. *Demon ruchu*, w którym zajął miejsce poczesne.

Grabiński 2011: 53



Po powyższym wyznaniu, które pisarz traktuje jako „rodzaj komentarza do całego cyklu” (Grabiński 2012: 150) widać wyraźnie, że fascynacja koleją u Stefana Grabińskiego była trwała, począwszy od wspólnych powrotów z Romanem Pollakiem z gimnazjum w Samborze i wspólną zabawę kolejką, przez obserwację pociągów i spraw kolejowych w życiu dorosłym, a skończywszy na opowiadaniach kolejowych, stanowiących istotną część jego pisarskiego dorobku. To zdumienie życiem i światem, o którym pisał w autobiograficznym *Wyznaniu*, że było na początku i stanowi dominantę jego twórczości (Grabiński 2012: 145) w przypadku opowiadań kolejowych przybrało postać zadziwienia wytworami człowieka – „ruchem, koleją, i jej głęboką choć pozornie szarą poezją” (Grabiński 2012: 151), jak nazwał to pisarz we wspomnianym tekście napisanym dziesięć lat przed śmiercią. Co więcej, traktuje on tam *Demoną ruchu* jako swoją „ukochaną książkę” (Grabiński 2012: 151), trudno więc o bardziej wymowny przykład stałej, istotnej obecności fascynacji koleją w życiu Stefana Grabińskiego.

W tym krótkim szkicu zaznaczono najistotniejsze wątki opowieści o spotkaniach pisarza z koleją, wraz z ich dokładną analizą, zarówno od strony literaturoznawczej, jak i tej związanej z historią kolei. Literaturoznawczy eksperyment przyniósł ciekawe rezultaty, pozwolił bowiem ustalić kilka ważnych szczegółów, takich jak pociąg i trasę, jaką Stefan Grabiński pokonywał z Romanem Pollakiem. W istotny sposób wzbogacają one wiedzę biograficzną o pisarzu oraz pozwalają na przyjrzenie się początkom jego fascynacji koleją. Oczywiście, nawet w tak zarysowanym polu można dokonać dalszych uściśleń, ustalając na przykład, jaki skład miał ów pociąg, którym podróżowali gimnazjaliści, rozstrzygnąć kwestię przystanku Kulczyce, czy też spróbować określić, jaką to kolejką bawiono się u Grabińskiego. Być może należałoby też podjąć trud napisania nowej biografii Stefana Grabińskiego, opartej na udostępnionych i zdigitalizowanych zbiorach polskich bibliotek. Nowe fakty z życia pisarza mogą pozwolić na kolejną, nową interpretację tomu *Demon ruchu* i ostateczne wypełnienie słów Grabińskiego o odrębnym studium poświęconym temu zbiorowi opowiadań. Ten szkic można potraktować jako próbę zgłębienia tego styku literacko-kolejowego w twórczości pisarza. Artykuł ten warto byłoby zakończyć słowami Stefana Grabińskiego z *Utworów poetyckich*, fragmentem zatytułowanym *Czas i klepsydra*:



Wszelka nowa prawda jest pełna uroszczeń: chciałaby wchłonąć w siebie i zagarnąć inne; póki Czas – Wielki Korektor nie wyznaczy jej właściwego miejsca w rzędzie prawd wczorajszych.

Grabiński 2010: 328

Bibliografia

- Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928.* (1928): Warszawa, Ministerstwo Komunikacji.
- Grabiński S. (2010): „Utwory poetyckie”. W: Idem: *Maska śmierci. Opowieści niezwykle*. T. 2. Przemyśl, Wydawnictwo Kabort.
- Grabiński S. (2012): „Wyznania”. W: Idem: *Pani z białego kasztelu i inne opowiadania*. Przemyśl, Wydawnictwo Kabort.
- Grabiński S. (2011): „Z mojej pracowni”. W: Idem: *Maszynista Grot*. Lublin, Wydawnictwo KUL.
- Hutnikiewicz A. (1969): „Stefan Grabiński i jego niesamowita opowieść”. W: *Z dziejów kultury i literatury ziemi przemyskiej*. Red. S. Kostrzewska-Kratochwilowa. Przemyśl.
- Hutnikiewicz A. (1959): *Twórczość literacka Stefana Grabińskiego (1887–1936)*. Toruń.
- Kuryer Przemyski* 1897, nr 34.
- Pollak R. (1969): „Ze wspomnień o Stefanie Grabińskim”. W: Idem: *Z dziejów kultury i literatury ziemi przemyskiej*. Red. S. Kostrzewska-Kratochwilowa. Przemyśl.
- Polski słownik biograficzny*, 1959–1960. T. 8. Kraków.
- Rymar M. (2009): *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855–1910*. Warszawa, Neriton.
- Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, 1880–1914. T. 10. Warszawa, Nakładem W. Walewskiego.
- Słowo wolne* 1898, nr 1.
- Sprawozdanie Dyrekcji C.K. Gimnazjum Arcyksiężniczki Elżbiety w Samborze za rok szkolny 1898, 1898*. Sambor.
- Stankiewicz R., Wieczorek E. (2009): *C.K. Kolej Transwersalna (k.k. Galizische Transversalbahn, GT)*. Rybnik.
- Szuro S. (1997): *Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje żelazne w Galicji w latach 1847–1914*. Kraków.

